

Kongeskyss gjennom Os og Tolga i 1873

Av Ivar Østgård

Det var ikke så ofte at unionskongene gjestet «lydriket» Norge. Slottet i Kristiania stod ferdig til bruk fra midten av forrige århundre, men kongefamilien oppholdt seg jo ikke der, men på Kungliga Slottet i Stockholm. En egen avdeling av den norske regjering møttes med majesteten til statsråd på slottet i Stockholm. I de hektiske dagene før 7. juni 1905 var det Jørgen Løvland og hans kolleger som der møtte Oscar II, og ikke Christian Michelsen, enda han var statsminister.

Denne Oscar II, etterfulgte sin eldre bror Karl XV på tvillingrikenes trone i 1872. Han var gift med en tysk prinsesse, Sofie av Nassau, og det er de to som ble kronet i juli 1873 i Trondheim. Det var gammel tradisjon dette med kroning, like fra 1163 med Magnus Erlingsson. Kristian Fredrik rakk ikke å bli kronet i 1814, men Karl Johan fikk den norske krone på sitt hode i Nidarosdomen i 1818, det er forresten han som har skjenket de kronregalier som finnes: krone, sverd, septer, rikseple, det er synd at de ikke skal brukes mer. Karl Johan gjestet Eldsvollsbygningen ved denne anledningen og overnattet i samme seng som Kristian Fredrik hadde brukt i de spennende maidagene i 1814. Karl Johan tok veien om Østerdalen og Røros. Ved skysskiftet på Os møtte det fram en dalsbygding, Soland Jonssen Østgård og sa fram et sjøllaga hyllingsdikt til kongen. Jeg tror knapt Karl Johan forstod ett ord av det, for Jean-Baptiste Bernadotte (han egentlige navn) snakket bare fransk, så Henrik Wergeland måtte parlere fransk når han møtte kongen. Soland Jonssen fikk en minnemedalje av Karl Johan for dette diktet.

Karl XV's kroning er jo blitt berømt gjennom Aasmund Olavsson Vinjes bok «Ferdaminne frå sumaren 1860».

I 1873 er det så Oscar II's tur for kroning.

Jeg sitter med en del korrespondanse etter lensmann John

Skogstad i det som dengang het Tolgen i anledning denne kongeferden gjennom Os og Tolga. Rørosbanen var på det tidspunkt ført fram til Rena, så fra Støren til Åmot måtte det kongelige følge benytte hesteskyss. Året før hadde Stortinget vedtatt bygging av Rørosbanen, den ble ferdig i -78. Men i 1873 var det kun togforbindelse Trondheim - Støren, Åmot - Hamar og Eidsvold - Kristiania. I anledning denne kongeferden var det satt opp et ekstratog fra Rena (Åmot), men fra Hamar måtte følget stige ombord i D/S Skibladner for å komme til Eidsvoll.

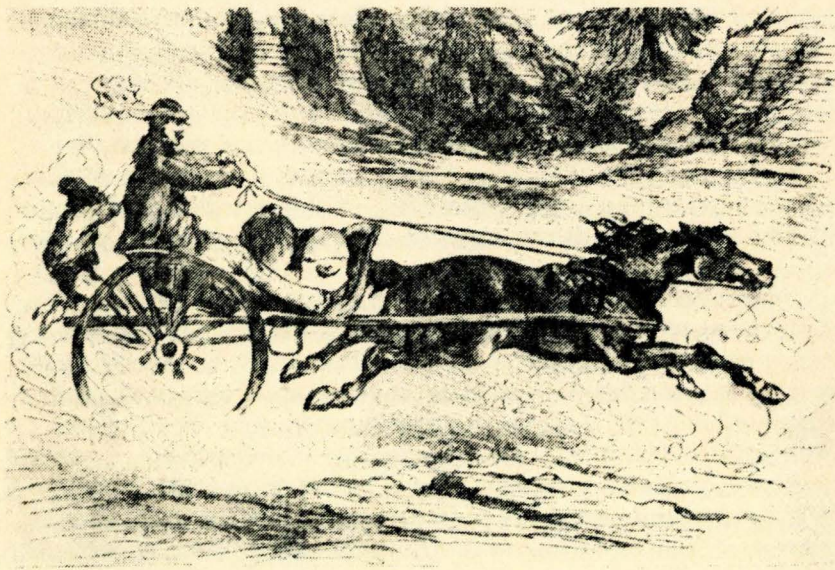
Det var alt i 1816 vedtatt en skyssforordning av Stortinget, der ble det orden på skysstasjonene og betalingen de reisende skulle yte. Den som skulle reise f.eks. gjennom Østerdalen i de dager, måtte skrive ut en forbudsseddel, dette «forbud» er svensk og betyr bud på forhånd, om tid og sted samt destinasjon, om det skulle være ridehest, hest med karjol, stolkjerre, gigg eller det som finere var. En svensk embetsmann, Johan Alén, var med i det kongelige følge til Karl Johan på kroningsferden i 1818, og han forteller levende om reiser over Dovre der Kongeveien hadde sine farlige partier i Vårstigen. De brukte 6 dager fra Kristiania til Trondheim. Amtmennene (fylkesmennene) hadde ansvaret for veiene, bruene bekostet amtet, men ellers var bøndene pålagt å holde veibanen i stand ved grusing og eventuell utbedring etter vårløsningen. Veien ble delt inn i roter med tilmålte meter etter gardens størrelse. Det var forbud mot grunder på allmannveiene fra 1824, men bøndene sette likevel opp slike for å holde hester og kuer i utmarka. Slike grunder var en god inntektskilde for guttungene også etterat bilene kom ut på veiene.

Lensmann Skogstad fikk ordre fra Nordre Østerdalens Vejinspektion, som det het, om å etterse allmannveien i anledning kongebesøket. Det gjaldt om å påse at spesielt bruene var i forsvarlig stand, det var nemlig mange trebruer den gangen. Vangrøftbrua til dømes. Veiinspektøren nevner klopper og stikkrenner også. Ellers «anmodes Hr. Lensmanden at sørge for at Veibanen er i fuldkomen god Stand fri for Sten og Huller, og at heller ikke Skovplanter findes paa Vejen og i dens Grøfter, ligesom Træer og Grene maa afhugges saa de ikke helder eller hænger over Vejen». Takket være kongeskyssen i 1873 fikk man en grundig vøling av allmannveien, så det var da godt for noe.

Fogden i Nord-Østerdal, Heyerdahl, er den som etter ordre

fra amtmannen i Hedmark får med den praktiske ordningen av kongeskyssen å gjøre. Alt året før er dagsordenen klar: Løverdager 26. juli 1873 kl. 3 om ettermiddagen setter det kongelige følge seg i bevegelse sørover fra Røros, og bestemmelsesstedet er Tynset (Neby) der de skal overnatte etter en bedre middag. Man tok ikke lengre dagsmarsjer, for det kunne jo tenkes at det ble anstrengende og ikke så lite av en skrekkblandet opplevelse å ake utfor Gammelvoldlia og Kvennbakkan med viltre gamper i skjekene.

Kongen og dronningen kjørte i en landeaulette, det er vel det vi kaller landauer for 2 hester, kusken satt helt foran på et høyt sete, bak satt herskapet i en sofa, en kalesje kunne spennes over dem så vogna ble helt lukket. Det ble brukt 3 hester for denne landeaulleten, dessuten 2 reservehester til bruk i motbakkene. Kronprinsen, den senere svenske kong Gustav 5, ville ha en karjol. Det var en kjent sak i utlandet at å kjøre karjol på norske



Karjolskyssen var en av de største turistattraksjoner i Norge. Illustrasjon i A. Vandals: *En Karriole*, Paris 1877, som synes å vise at forfatteren hadde tydelige tendenser som «råkjører».

veier var både spennende og morsomt, og passende vågalt, en sport, altså. Kronprinsen styrte hesten sjøl, skyssguttene hadde bare å klamre seg fast bakpå så han ikke datt av i den ville farten. Kronprinsen var jo ung den gangen, bare 16 år, så han hadde moro av å prøve denne kjøringen. Prins Karl, 13 år, kjørte også karjol. Ellers kjørte kammerfrøknene von Rosen og Morgenstjerne i en såkalt faaton, to kammerfruer i en «droske», begge kjøretøyer hadde 2 hester.

Kongefølget hadde sitt eget kjøkken med, forspent 3 hester ble det transportert i en fourgon, bagasjen ble også kjørt i en egen vogn. Stolkjerrer kunne til nød brukes av kjøkkenpersonalet. De skulle ha et par timers forsprang på det kongelige følget. Man stolte nok ikke på kokkene i Østerdalen.

For hver mil skulle det skiftes hester, man forlangte spreke gamper. På den måten ble det jo litt av et oppbud av hester, 34 i alt, og fogden legger til: «Dessuten bør sikres nogle reservehester». Så tallet ble nok førti.

Fogden foreslår at første skifte skulle skje ved Strand i Os, dernest Malmplassen eller skysstasjonen Fredriksgård på Tolga, Brattbakken på Telnes ble siste skifte i lensmann Skogstads distrikt. Karjoler skulle egentlig også byttes for hver mil, men fogden foreslår at karjolene brukes like til Tynset. Tre hodøler, Ola Ryalen, Esten Hodal og Esten Hodalsøyen ble tilsagt å møte med 3 løse hester på Malmplassen kl. 2 lørdag 26. juli, de kom med 3 brune vallaker, stil skulle det være over ekvipasjen. Kronprinsen fikk en brun hingst å boltre seg med, han ville ri den siste etappen. Ved foten av Kåsbakken ble det tilsagt fram møte av folk og hester, 6 i tallet, med seler og forspanntau for å hjelpe til. Hoffmarskalken fikk en rød hingst av Iver Sætersgaard for sin karjol, den må ha tatt seg flott ut.

Lensmannen måtte sørge for at det var god plass der de skulle skifte hester, der måtte veibanen utvides, for det ble nok mye ståk og leven med så mange hester samlet på ett sted, 40 kom, 40 stod og ventet. Det var snakk om å skifte ut hestene i Erlia, for det ble mer enn en mil fra Osstrand til Tolga, men de kjørte direkte til Malmplassen. Likedan måtte lensmannen arrangere eventuelle stoppesteder «der Districtets Indvaanere kunde ønske at vise Kongelige Personer sin særlige Opmærksomhed ved f. Ex. at beværte Høistsamme». Det kunne jo tenkes at de fine folka fra Kungliga Slottet i Stockholm fikk lyst til å smake på

spesialiteter i fjellbygdom i Østerdalen som skjorost og rømme med mussmer attåt, kanskje med fliser av spikjekjøtt.

I toget av kjøretøyer skulle man ha denne rekkefølge: først hoffmarskalk Holterman, så stiftsamtmann Kyhn, etter de to kom majestetenes vogn etterfulgt av prinsenes karjoler.

For å skyse den mila fra Malmplassen til Storbakken på Telnes fikk bøndene utbetalt 1 ort og 18 skilling, i drikkepenger 12 skilling. Det var litt forskjell om man stilte med hest og karjol eller hest uten seletøy. Det siste var tilfelle med de som skulle kjøre kongeekvipasjen, der var nok både landauer og seletøy av kongelig opprinnelse. Betalingen var nok mer enn skral når man tenker på at hodølene for den lange veien til Tolga hytteplass bare fikk 4 skilling i tilsigelse pr. hest. Det gamle myntsystemet ble byttet ut i 1875 til kroner og øre. For 1 ort fikk man 80 øre, 1 skilling ble verdsatt til 3 og 1/3 øre. Men det går vel ikke an å sammenligne priser før og nå.

Det viste seg at Skogstad hadde utbetalt for mye på det offentliges regning, dessuten kom drikkepengene med en samlet sum, 12 spesiedaler, fra hoffmarskalken, så det ble mye omregninger. Det kom som et lite hjertesukk fra lensmann Oluf Næss i Storelvdal som hadde hatt samme trøbbel: «Et lidet Extraarbeide som saa meget andet vi stakkels Lensmænd skal gjøre».

Vi må gå ut fra at det var stort frammøte av folk der kongeferden gikk ved olsoktider i 1873. Lensmannen i sin fineste uniform med æressabel. Fra setrene strømmet budeier og unger for å glane. I denne TV-løse tidsalder visste de jo ikke hvorledes en konge så ut, langt mindre en dronning, og den flotte kronprinsen fikk nok mange pikehjerter til å banke litt fortere. Det var mange som etter dette besøket skaffet seg litografier av Oscar og Sofie og rammet inn til pynt på veggen.

Men det skulle vise seg at denne Oscar ble en hard kar å ha med å gjøre i den såkalte konsulatsaken mot slutten av hundreåret. Han nektet sanksjon i 1905 på en norsk lov som enstemmig var vedtatt av Stortinget. Men da ble han også avsatt, og prins Carl ble tilbudt å bestige tronen i et løsrevet kongerike Norge. At det ikke ble noe av, at vi i stedet fikk en prins Carl fra Danmark, hører den store Historien til. Dette er bare et snapshot fra fjellbygdene i det Herrens år 1873.